iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

LISTOPAD 2024



NA WILANOWIE INACZEJ

UWAGA
NA OSZUSTÓW!

W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP



iZTM
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

To wydarzenie komunikacyjne roku – do Wilanowa dojechały tramwaje. Do tej dość odległej od centrum dzielnicy kursują tramwaje dwóch linii. I jak to się zdarza właśnie przy inwestycjach komunikacyjnych, mieszkańcy „zagłosowali nogami” i od pierwszego dnia obydwie linie cieszą się olbrzymią popularnością. W niespełna trzy tygodnie skorzystało z nich ponad milion osób! Oczywiście nie wszyscy wsiedli w Wilanowie ale w dziesiątce najpopularniejszych przystanków siedem jest właśnie na nowowybudowanym odcinku trasy. Czyli – działa.

I podobnie jak przy uruchamianiu nowych odcinków metra, wprowadziliśmy zmiany w komunikacji w części Mokotowa i Wilanowa, tak aby ułatwić dojazd do tramwajów mieszkańcom osiedli, które nie są bezpośrednio przy nowej trasie i jak najlepiej te nowe połączenia wykorzystać. W tym numerze iZTM prezentujemy na grafikach sposób dojazdu z różnych rejonów Mokotowa i Wilanowa.

W części historycznej natomiast wracamy na Krakowskie Przedmieście. Dziś, gdy przez dużą część roku można po tej ulicy spacerować bo zamienia się w deptak, trudno sobie wyobrazić, że kiedyś była to jedna z głównych ulic Warszawy. I jednocześnie bardzo ważna komunikacyjnie bo kursowały nią tramwaje (do 1948 roku) wielu linii a potem trolejbusy i autobusy. A jak to wyglądało w minionych latach pokazujemy w naszym fotoreportażu – wyjątkowym bo właśnie historycznym.

Życzymy przyjemnej lektury

Milionowy pasażer w tramwaju do Wilanowa

Z nowych linii tramwajowych 14 i 16 łączących Miasteczko Wilanów ze Śródmieściem, Bielanami i Ochotą skorzystało już ponad milion osób. Milionowy pasażer wsiadł do „szesnastki" 15 listopada.

W piątek, 15 listopada, do tramwaju linii 16 (brygada 2, numer taborowy 4282, kierunek: Miasteczko Wilanów) o godzinie 9:30 na przystanku Metro Świętokrzyska wsiadł milionowy pasażer linii obsługujących nową trasę do Wilanowa. Była to czwarta osoba z dwudziestu, które wsiadły na tym przystanku. Skąd takie dokładne informacje? Z danych Zarządu Transportu Miejskiego, który korzysta z systemów zliczających pasażerów w tramwajach i autobusach.

Trasa na medal

Tramwaje linii 14 i 16 wystartowały 29 października na nowo wybudowanej trasie do Wilanowa. I od razu cieszyły się dużą popularnością wśród warszawiaków – pierwszego dnia wsiadło do nich prawie 75 tys. osób. I nie było to tylko chwilowe zainteresowanie nowością – w niektóre dni powszednie liczba pasażerów wsiadających do tych tramwajów już przewyższa tę z inauguracji. Dotychczasowy rekord padł 14 listopada – było to dokładnie 77 811 osób.

Dla porównania, do tramwajów linii 17, najdłuższej w Warszawie (23,4 km; 49 przystanków), codziennie wsiada 100-110 tys. osób.

Ranking przystanków

Od momentu otwarcia nowych tras niemal połowa pasażerów – ponad 407 tys. pasażerów – podróżowało na „wilanowskim" odcinku nowej trasy (przystanki Miasteczko Wilanów – Goworka).

Na liniach 14 i 16 najpopularniejsze są właśnie nowe przystanki. Wśród 10 z największą liczbą wsiadających pasażerów, aż 7 to te na „wilanowskim" odcinku. Najwięcej osób wsiada i wysiada na dwóch przystankach w ścisłym centrum Warszawy, czyli przy rondzie R. Dmowskiego (ponad 125 tys. wejść i wyjść) i stacji metra Świętokrzyska (ponad 93 tys.), na trzecim miejscu w tym rankingu jest św. Bonifacego (ponad 76 tys.) i dalej kolejno: Dolna, Świątynia Opatrzności Bożej, Miasteczko Wilanów, Goworka, Oś Królewska, Nałęczowska, Hoża.

Do pracy i szkoły

Większą popularnością wśród pasażerów cieszy się linia 16 – zabiera ok. 75 proc. podróżnych spośród wszystkich korzystających z obydwu nowych linii. Do 14 listopada skorzystało z niej ponad 737 tys. osób (w tym na nowym odcinku prawie 300 tys.) a z „czternastki" ponad 247 tys. (w tym na nowym odcinku ponad 115 tys.).

Największa liczba pasażerów jest przewożona w popołudniowym szczycie, między godz. 16:00 a 17:00 – ponad 10 proc. wszystkich podróżnych; w szczycie porannym jest to ok. 7 proc. Wykorzystanie odcinka „wilanowskiego" w obydwu szczytach jest bardziej zbliżone, co może świadczyć o tym, że ta trasa jest także dobrym połączeniem lokalnym (np. do znajomych czy szkoły), nie tylko w dalszych podróżach do innych dzielnic.



Fotowoltaika i zieleń na P+R

Podpisaliśmy umowę na modernizację ostatniej kondygnacji parkingu P+R Metro Młociny. Będzie nowa posadzka, panele fotowoltaiczne, pompa ciepła, magazyn energii. W ramach umowy wymienione zostanie również całe oświetlenie węzła na energooszczędne. A na Wilanowskiej – zielona ściana.

Parking wielopoziomowy P+R Metro Młociny działa od 2008 roku. To największy obiekt w sieci Parkuj i Jedź, z którego codziennie korzystają setki kierowców. Po kilkunastu latach użytkowania ostatnia kondygnacja, która jest jednocześnie zadaszeniem obiektu, wymaga generalnego remontu. W 2021 roku wykonaliśmy koncepcję architektoniczną, która pozwoliła nakreślić dalsze kierunki inwestycji.

Ekologicznie-ekonomicznie

- Zabraliśmy się do pracy od podstaw i najpierw wykonaliśmy analizę, która podpowiedziała nam, jak ulepszyć parking, żeby był nie tylko wygodniejszy i bardziej estetyczny, ale też ekologiczny. A co za tym idzie – tańszy w użytkowaniu – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.

Modernizacja będzie kompleksowa, bo zamierzamy wymienić nie tylko nawierzchnię (i jednocześnie dach), po której jeżdżą auta. Chcemy, żeby parking stał się bardziej ekologiczny, a nowe rozwiązania pozwoliły znacznie ograniczyć zużycie energii ze źródeł konwencjonalnych.

Nad częścią miejsc parkingowych powstaną zadaszenia. To właśnie na tych zadaszeniach zostaną zamontowane instalacje fotowoltaiczne o łącznej mocy około 150 kWp. Pojawią się nowe efektywne energetycznie centrale wentylacyjne, odpowiadające za wymianę powietrza na dworcu autobusowym oraz w Punkcie Obsługi Pasażerów. Pompa ciepła przygotuje ciepłą wodę użytkową w budynku parkingu P+R Metro Młociny.

Wykonawca zbuduje także magazyn energii, wymieni też oświetlenie na bardziej ekologiczne. - Liczymy na to, że dzięki nowym rozwiązaniom można będzie zaoszczędzić nawet 60 proc. energii elektrycznej, zużywanej dotychczas na oświetlenie węzła – dodaje Katarzyna Strzegowska.

Dbamy i remontujemy

W latach 2018-2020 prace remontowe zostały już wykonane na poziomach 1. i 2., co przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa obiektu, jak również podniosło jego estetykę. M.in. pomalowaliśmy słupy konstrukcyjne, balustrady i klatki schodowe na kolory charakterystyczne dla pięter budowli a każdy poziom ma teraz także swoje oznaczenie literowe. Ułatwia to właścicielom odnajdywanie zaparkowanych kilka godzin wcześniej samochodów.

Kolory i litery dla każdego poziomu parkingu są takie same na wszystkich P+R: na poziomie zero – żółty i litera A, na pierwszym piętrze – niebieski i B, na drugim – czerwony i C, na trzecim – zielony i D, na czwartym – fioletowy i E. Dla piątego piętra zarezerwowaliśmy kolor pomarańczowy i literę F – wykorzystamy te oznaczenia jeśli w przyszłości wybudujemy tak duży parking. Dodatkowo krawędzie słupów zostały pomalowane farbami o właściwościach odblaskowych.

Modernizacją zajmie się firma ZAB-BUD Sp. z o.o. Zgodnie z umową Wykonawca musi skończyć prace w drugiej połowie kwietnia 2026 roku. Umowa opiewa na 21,6 mln zł.

Zielona ściana na Wilanowskiej

To nie wszystkie „zielone" parkingowe zmiany. W zieloną, w dosłownym tego słowa znaczeniu, zmieni się zachodnia ściana parkingu P+R Metro Wilanowska. Zamontowany został na niej stelaż ze stalowych linek a w ziemi wzdłuż niej posadzony winobluszcz pięciolistkowy. To szybko rosnąca roślina, rocznie pnącza mogą się wydłużać nawet o 1-2 metry. Niemniej jednak pasażerowie idący między pętlą autobusową a wejściem do stacji metra na spacer wzdłuż zielonej ściany będą musieli trochę poczekać – winobluszcz ma do obrośnięcia ok. 800 m kw. powierzchni bo ściana parkingu jest naprawdę duża, ma ok. 80 m długości i 10 wysokości.



80 nowych „elektryków" dla stolicy

Miejskie Zakłady Autobusowe otrzymały dofinansowanie zakupu 80 autobusów elektrycznych. Umowa z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska przewiduje wsparcie inwestycji w wysokości ponad 236 milionów złotych.

Zakup 80 nowych autobusów elektrycznych to najnowsza inwestycja taborowa Miejskich Zakładów Autobusowych, a dotacja jest jedną z największych pozyskanych przez MZA w ostatnich latach. Jest to też największy projekt w skali kraju – złożony w ramach priorytetowego programu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej: Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny – nabór trzeci.

W ramach inwestycji Warszawa zyska dofinansowanie na zakup 50 przegubowców oraz 30 pojazdów o długości 12 metrów. Wszystkie autobusy będą napędzane czystą energią.

Jakie autobusy pojawią się w stolicy?

Każdy z elektrycznych pojazdów będzie miał możliwość ładowania wtyczkowego, niską podłogę, klimatyzację, elektroniczną informację wewnętrzną i zewnętrzną oraz pełen zestaw udogodnień dla osób niepełnosprawnych. W tej chwili trwa przetarg, do którego zgłosiły się firmy: Solaris Bus & Coach, hiszpański Irizar oraz Busnex – przedstawiciel chińskiego Yutonga.

Cały zakup został oszacowany na 328 milionów zł, a przyznane dofinansowanie to dokładnie 236 305 600 zł. Spółka zawarła umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska, a pieniądze będą pochodzić z unijnego Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Pełna nazwa wspieranego projektu to: „Ograniczenie emisji zanieczyszczeń przez transport miejski w Warszawie poprzez wymianę autobusów spalinowych na autobusy o napędzie elektrycznym".

Miejskie Zakłady Autobusowe są jednym z europejskich liderów we wprowadzaniu transportu zeroemisyjnego. Pierwsze autobusy elektryczne wprowadzono w stolicy 2015 roku, obecnie zaś we flocie MZA jest ich 161. W pierwszej połowie 2026 tabor elektrobusów wzrośnie do 271 pojazdów.



Rower zaczeka pod wiatą

Przy pętli autobusowej Wilanów stanie zadaszenie dla rowerów. Będzie można zostawić jednoślad w bezpiecznym miejscu a dalej pojechać autobusem.

To realizacja projektu nr 230 z budżetu obywatelskiego na 2024 rok. Zgłaszający tak uzasadniał swój pomysł: *Taki zadaszony parking znacznie poprawia komfort korzystania z roweru. Nawet w deszczu czy śniegu można zaparkować lub przygotować się do drogi powrotnej spokojnie i w suchym miejscu. Dach sprawia też, że pozostawione na cały dzień rowery nie niszczą się przy niesprzyjającej pogodzie. Pod wiatą nie zamokną też żadne rzeczy pozostawione w rowerze. Część osób skłoni do rezygnacji z samochodu.*

W głosowaniu mieszkańców projekt został wybrany do realizacji a ustawieniem wiaty zajął się Zarząd Transportu Miejskiego. Stalowa konstrukcja wiaty będzie w kolorze szarym. Ściany boczne wykonane zostaną z drewnianych pionowych szczebli, tylna będzie szklana ale z oznaczeniami (czyli „kropkami") ostrzegającymi ptaki przed zderzeniem. Na dachu, podobnie jak to jest na wiatach przystankowych, znajdzie się mata z rozchodnikiem. Rozchodniki są roślinami idealnymi do „zamieszkania" w mieście. Dobrze tolerują nawet niekorzystne warunki klimatyczne – duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe – nie wymagają podlewania i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie, a dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyjają także owadom.

Pod wiatą zmieści się 16 rowerów – stanie tam 8 stojaków w kształcie odwróconej litery U, ze stali nierdzewnej – przy każdym takim stojaku można ulokować dwa rowery. Wiata będzie gotowa do końca listopada. Koszt to ok. 77,5 tys. zł.

Ostatni taki pociąg metra

„Stara Moskwa" przejechała już po torach warszawskiego metra prawie 2,5 mln kilometrów. Rosyjski skład serii 81 o numerze 02 to ostatni pociąg tego typu jeżdżący na linii M1. Pamięta jeszcze czasy, gdy pociągi metra kursowały jedynie do stacji Politechnika i składały się z trzech wagonów.

Najstarsze pociągi serii 81 zostały podarowane stolicy jeszcze przez Związek Radziecki. Były to niemal takie same pojazdy, jak te w Moskwie, czy Sankt Petersburgu (d. Leninigradzie). Od rosyjskich różniły się głównie szerokością wózków – w Europie rozstaw szyn jest mniejszy niż na wschodzie i wynosi dokładnie 1435 mm.

Obecnie Metro Warszawskie korzysta tylko z jednego takiego pociągu. Pozostałe przekazane zostały w większości metru w Kijowie w Ukrainie, a część wagonów jest nadal składowana – dla części zamiennych. Prawdopodobnie właśnie dostęp do części zadecyduje o tym, jak długo pociąg numer 02 będzie jeszcze jeździł na linii M1. Obecnie „na liczniku" ma dokładnie 2 mln 458 tys. 147 km.

Wentylacja grawitacyjna

Rosyjskie wagony wymagają prowadzenia codziennych przeglądów, dlatego „osiemdziesiątka jedynka" wozi pasażerów tylko trzy dni w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki. Zaczyna kursowanie zawsze w okolicy godz. 6:00 na stacji Kabaty. Jest to jeden z pierwszych pociągów, które przyjechały do Warszawy. Wraz ze składem 01 były to jedyne pociągi ozdobione charakterystycznym emblematem „M" na czole wagonu. Zostały wyprodukowane w 1990 roku pod Moskwą w mieście Mytiszczi, stąd przydomek nadany mu już w Polsce – „Mała Moskwa".

Wielu pasażerów chwaliło je za wygodne siedzenia. Jednak poza fotelami, nie było tu zbyt wiele udogodnień dla podróżnych – nie ma tu np. wymuszonej, mechanicznej wentylacji. Są za to… otwory w dachu, które odpowiednio kierują strumień powietrza do wnętrza wagonu. W pociągach tego typu jest dość głośno – w porównaniu do obsługujących obecnie stołeczne metro pojazdów Skody, czy Siemensa. W dodatku nowoczesne pociągi o wiele płynniej przyspieszają i hamują, co przekłada się na komfort podróżnych.

Nowoczesne systemy

Na przestrzeni blisko 35 lat eksploatacji ostatni w Warszawie pociąg serii 81 – weteran linii M1 – przeszedł jednak szereg modyfikacji. Wymieniono w nim fotele maszynisty na bardziej ergonomiczne, a siedzenia pasażerskie zostały zmienione z ciemnobrązowych ławek na oddzielne miejsca – w charakterystyczny czerwono-czarny wzór. W części wagonów wymieniono również oprawy świetlne w przedziale pasażerskim.

Zgodnie z obowiązującymi standardami w Metrze Warszawskim pociąg numer 02 został też wyposażony w kamery systemu CCTV oraz nowe systemy: kontroli dostępu dla obsługi, lokalizacji peronu oraz łączności awaryjnej „pasażer-maszynista". Dzięki temu może nadal zabierać pasażerów w podróż – nie tylko w czasie – ale również do celu. A przede wszystkim bezpiecznie.



Jesień na pętlach

Na krańcowych przystankach zapanował jesienny klimat. Zarząd Oczyszczania Miasta udekorował je 11 tys. wrzosów, kapust ozdobnych i mrozów.

To już trzecia w tym roku odsłona kwiatowych dekoracji przystanków. Na ośmiu pętlach Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) posadził kompozycje z 11 tysięcy jesiennych roślin. Jak zawsze przy okazji sezonowej wymiany, mieszkańcy mogli zabrać kwiaty - tym razem dali drugi dom pelargoniom, które pasażerowie autobusów i tramwajów podziwiali latem.

Wrzosy, mrozy i kapusta

Ponad 2 tys. oryginalnej kapusty ozdobnej wypełniło kwiatowe wieże na krańcowych przystankach Esperanto oraz P+R Al. Krakowska. Natomiast ponad 7 tys. różnokolorowych wrzosów, także w kompozycjach z 2 tys. starców popielnych zwanych mrozami, pasażerowie mogą podziwiać na pętlach w Wilanowie, na Wiatracznej, Szczęśliwicach, Nowym Bemowie, Żeraniu FSO i Bródnie-Podgrodziu.

Gatunki, które są zestawiane w jesiennych kompozycjach, mają nie tylko walory estetyczne, ale są także odporne na charakterystyczne dla tej pory roku zmienne warunki pogodowe jak deszcz, wiatr czy pierwsze przymrozki. Rośliny pozostaną na kwietnikach do zimy, tak długo, jak pozwoli na to pogoda.

Tysiące tulipanów zakwitną wiosną na pętlach

Wiosną na pętlach komunikacji miejskiej zakwitną tulipanowe dywany. Zarząd Oczyszczania Miasta zasadził właśnie 25 tysięcy cebul tych kwiatów.

Wielokolorowe tulipany będą zdobić wiosną nieukwiecane do tej pory trzy pętle komunikacji miejskiej: Dworzec Centralny, Nowe Włochy i Tarchomin Kościelny. Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM), który opiekuje się zielenią na krańcowych przystankach, właśnie zasadził w tych lokalizacjach łącznie 25 tys. cebulek kwiatów.

Najwięcej – ponad 12 tys. cebulek – przybyło na pętli tramwajowej Tarchomin Kościelny. Na kolejnych pętlach autobusowych zakwitną dywany z ok. 6 tys. kwiatów. Rośliny wybrane do tegorocznych nasadzeń to różnokolorowe tulipany z grupy Darwina, które bardzo dobrze sprawdzają się jako rośliny wieloletnie.

Wiosną krańcowe przystanki będą dekorować również tulipany, które ZOM zasadził w poprzednim sezonie przy Dworcu Wschodnim, Metrze Marymont i na Witolinie, a także sezonowe rośliny w piętrowych kwiatowych wieżach ustawionych w ośmiu lokalizacjach.

Zielono na przystankach

Na krańcowych przystankach WTP ZOM zajmuje się nie tylko utrzymaniem kwiatów, ale też krzewów, trawników i drzew. Tych ostatnich wciąż przybywa. W ubiegłym roku miejscy ogrodnicy posadzili ich łącznie 12 – wiśnie piłkowane, sosny czarne i robinie akacjowe. Tym razem nowe drzewa pojawią się na pętlach: Esperanto, Augustów i Fort Radiowo. Na pierwszej z nich ZOM sadzi właśnie klony, na drugiej sosny, a na ostatniej brzozy.



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;

✓ wyrobisz Kartę Ucznia;

✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;

✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



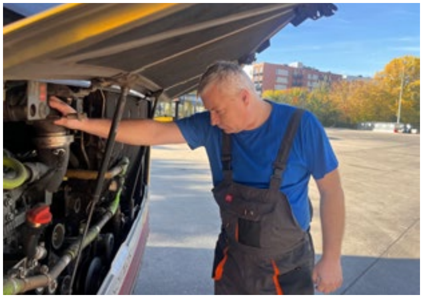
Warszawski
Transport
Publiczny

Pan Waldemar Urbaniak - Mechanik / Brygadzista – Zaangażowanie i ciągła nauka

Pan Waldemar zaczął pracę w Miejskich Zakładach Autobusowych 36 lat temu. Pierwsze kroki stawiał w zawodzie mechanika, kształcąc się jednocześnie w szkole na ulicy Włościańskiej. Na początku swojej pracy zajmował się sprzęgłami do ikarusów oraz montażem zaworów pneumatycznych. Później zmienił dział i pracował nad układami napędowymi, silnikami. Gdy zlikwidowano zajezdnię na ulicy Włościańskiej, przez jakiś czas pracował w zakładzie na Redutowej, by w sierpniu 2013 roku przenieść się na Stalową. Tu pracuje do dziś. Od 2014 roku jest brygadzistą, a od siedmiu lat pracuje w dziale Obsługi Technicznej odpowiedzialnym za przeglądy, naprawy techniczne, przebiegowe i rejestracyjne.

Autobusy nie mają przed panem Waldemarem tajemnic – zna ich budowę doskonale. Jako brygadzista sprawuje nadzór nad wszystkimi pracami, które są wykonywane w jego dziale. Rozdziela zadania, wyznacza osoby odpowiedzialne za naprawienie zepsutej części i zdiagnozowanie problemu, sprawdza jakie podzespoły są potrzebne i czy trzeba je zamówić czy też są w magazynie. Praca pana Waldemara wymaga nieustannego uzupełniania wiedzy, ponieważ nowe autobusy, to inne rodzaje usterek i odmienne sposoby naprawiania. Kiedy pojawia się problem, trzeba jak najszybciej znaleźć rozwiązanie. Rolą brygadzisty jest także mobilizacja zespołu oraz budowanie dobrej atmosfery. Relacje międzyludzkie są równie ważne, jak umiejętności techniczne i wiedza.





Pan Waldemar przywiązuje do tego wielką wagę. Uważa, że warto rozmawiać i starać się zrozumieć innych, szukać porozumienia, kompromisu. Jak twierdzi, dobry brygadzista musi umieć nie tylko zmotywować pracownika, dać dobry przykład, ale też udzielić wsparcia, podzielić się wiedzą, zachęcić do samodzielności i rozwoju. - Jak komuś „nie idzie", ale ma zapał i dobre chęci – warto zobaczyć gdzie leży problem, razem sprawdzić, zdiagnozować usterkę i krok po kroku cierpliwie wskazać jak należy rozwiązać problem. Ważne żeby pracownik chciał się uczyć i był zainteresowany tym, co robi. Motywacja jest niezbędna. Poza tym trzeba lubić to, co się robi i czuć to – wyjaśnia pan Waldemar.

Praca mechanika była czymś, co przyszło Panu Waldemarowi niejako naturalnie. Od najmłodszych lat lubił naprawiać zepsute rzeczy. Gdy jakieś urządzenie przestawało działać, to je rozkręcał, sprawdzał co szwankuje, wymyślał rozwiązanie problemu i dawał tej rzeczy drugie życie. Tak jest również teraz. W wolnym czasie chętnie naprawia domowe sprzęty maluje. Pożytek jest z tej pracy, a to cieszy.



Tramwaj do Wilanowa – WTP inaczej

Nowa trasa tramwajowa działa już niemal miesiąc. Na warszawskich ulicach pojawiły się tramwaje dwóch linii – 14 i 16, a niektóre autobusy w Wilanowie i Mokotowie zmieniły trasy.

Tramwaj do Wilanowa mocno zmienił komunikacyjne oblicze Warszawy. Pierwszy tramwaj (o numerze **16**) ruszył 29 października o 4:33 rano. Tego samego dnia po ponad 50 latach do Wilanowa (choć w inne miejsce) wróciła „**14**" i od razu widać, że pasażerowie chcą z nowych połączeń korzystać. Tramwajami tych linii podróżowało już ponad milion osób.

Stopniowo wprowadzaliśmy zmiany w układzie komunikacyjnym, które pozwolą w pełni wykorzystać potencjał nowej trasy i połączeń autobusowych. Na trasy nie wyjeżdżają już autobusy linii 522 i tramwaje linii 35. Efektywniejsze i sprawniejsze połączenia tramwajowe zastąpiły część dotychczasowych linii autobusowych, których trasy pokrywały się z nową trasą tramwajową. Zapewniły także dojazd do tramwajów z osiedli, które nie są położone bezpośrednio przy nowej trasie – m.in. osiedla Bernardyńska oraz Zawodzia, Zawad i Kępy Zawadowskiej.

Przestały kursować autobusy linii **200**, **264**, **339**, **379** a ich relacje przejęły inne linie. Na trasę wyjechały autobusy nowej linii **130** - na ulicę dotychczas nieobsługiwaną przez WTP, L. Idzikowskiego. To jest najprostszy dojazd do nowej trasy tramwajowej oraz tramwajów na ulicy Puławskiej i linii metra M1 z osiedli położonych wzdłuż ulicy L. Idzikowskiego oraz os. Bernardyńska.

Nowe trasy mają linie **107** i **108**. Pierwsza prowadzi przez al. gen. W. Sikorskiego oraz al. Wilanowską do stacji metra Wilanowska, a druga ulicami R. Statkowskiego i Gołkowską do krańca Stegny. Uwaga, do czasu wprowadzenia stałej organizacji ruchu na Stegnach autobusy 108 będą nadal kursować na trasie czasowo skróconej między pl. Trzech Krzyży i ulicą Łososiową na Siekierkach, a między ulicą Ananasową na Siekierkach i św. Bonifacego, ulicami R. Statkowskiego i Gołkowską będą jeździły autobusy Z-8. W przypadku linii **119**, **159**, **217** sprawdziły się zmiany wprowadzone podczas budowy tramwaju do Wilanowa – obecne trasy stały się trasami stałymi dla autobusów tych linii. Autobusy linii **251** w wybranych kursach jadą do Konstancina w zamian za 200.

Autobusy linii **131** jadą przez Czerniakowską i Powiśle do Alej Jerozolimskich – fragment dawnej trasy jest teraz obsługiwany przez tramwaje linii 11. Autobusy linii **139** przejeżdżają przez osiedle Powsin i docierają do stacji metra na Kabatach, po drodze zapewniając dojazd do szkoły przy ulicy M. Zaruby, o co postulowali mieszkańcy oraz radni dzielnicy Ursynów. Linie **163** i **164** wspólnie zapewniają obsługę ulicy Sytej i osiedli na Zawadach oraz dojazd do metra linii M1 i tramwajów: 163 jadą do stacji Imielin i Wilanowska i tramwajów w al. Rzeczypospolitej, na ulicy Jana III Sobieskiego i Puławskiej; 164 natomiast do metra Wilanowska i tramwajów na Jana III Sobieskiego i Puławskiej. Rolę linii 163 na Zawadach przejęły autobusy z numerem **263**, które zapewniają połączenie Zawad z pętlą Wilanów.

Autobusy **192** nie docierają do metra Wilanowska (na tym odcinku trasy liczba pasażerów była minimalna), ale do Krasnowoli. Po drodze z Kabat autobusy w dalszym ciągu jadą „zygzakiem", zbierając pasażerów i podjeżdżając do kolejnych stacji metra: Kabaty, Natolin, Imielin i Stokłosy. Dzięki temu można było „przesunąć" linię 239, której autobusy obsługują teraz osiedle Powsin (wzdłuż ulicy Przyczółkowej), a następnie przez S. Korbońskiego jadą do stacji metra na Kabatach. Linia **239** zastąpiła również 264 we wschodniej części Powsina oraz w Okrzeszynie i Kępie Okrzewskiej, łącząc te rejony bezpośrednio ze stacją metra Kabaty.

Autobusy linii **517** kursują między osiedlem Ursus-Niedźwiadek a pl. Trzech Krzyży (na Powiślu są za to 131), a trasy linii **518** i **520** zostały delikatnie skorygowane w Śródmieściu – 518 dojeżdża do Bielańskiej a 520 do Dworca Centralnego. Autobusy linii **519** zaczęły jeździć z Powsina do stacji metra Wilanowska i razem z 251 (na wspólnym odcinku tras podjeżdżają na przystanki na przemian) oraz 164 i 217 zapewniają częsty dojazd do metra stacji Wilanowska (217 także do stacji Imielin). Wprowadziliśmy niewielką korektę tras linii **724** i **742** aby przyspieszyć dojazd do stacji metra mieszkańcom miejscowości podwarszawskich. Bezpośrednie połączenie Powsina (ulicy Przyczółkowej) z najbliższą stacją metra (Kabaty) zapewniają autobusy linii **139** i **239** skoordynowane ze sobą.

Autobusy linii **E-2** kursują jedynie w szczycie porannym, kiedy liczba pasażerów jest największa – zapewniają bezpośredni dojazd z Wilanowa i Dolnego Mokotowa aż do pl. Zamkowego. Natomiast autobusy **319** przez trzy dzielnice Wawer – Wilanów – Ursynów kursują w dni powszednie także w godzinach międzyszczytowych.

Linie tramwajowe
na nowej trasie tramwajowej

linia 16 co 4/6/7,5 minut

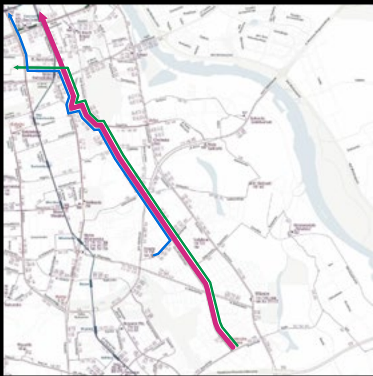
- podstawowa linia dla Wilanowa
- dojazd do centrum
- przesiadki do autobusów, tramwajów, pociągów na ulicach poprzecznych:
  - Trasa Łazienkowska
  - Aleje Jerozolimskie
  - Świętokrzyska
  - Trasa WZ

linia 14 co 8/12/15 minut

- dodatkowa linia dla Wilanowa
- dojazd do metra i na Ochotę

linia 19 co 8/12/15 minut

- uzupełnienie połączeń ze Stegien
- dojazd do metra i w al. Jana Pawła II
- uruchomiona po otwarciu odcinka na ulicy św. Bonifacego



obsługa Miasteczka Wilanów

linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 217 co 15/15/15 minut

- pozostawienie linii na obecnej trasie
- dojazd do metra Wilanowska
- dojazd do metra Imielin i Ursynowa

linia 163 co 15/15/15 minut

linia 319 co 15/30/- minut

- dojazd do metra Imielin ulicą A. Branickiego



obsługa al. Wilanowskiej

linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 251 co 30/30/30 minut

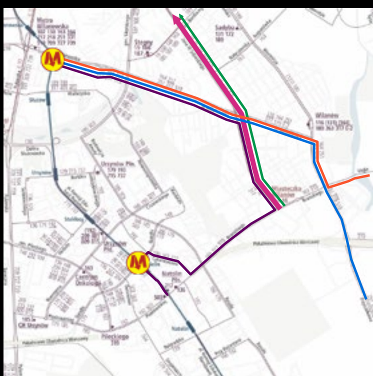
linia 519 co 30/30/30 minut

- połączenie Powsina, Wilanowa i stacji metra Wilanowska

linia 164 co 15/30/30 minut

linia 217 co 15/15/15 minut

- dojazd do metra Wilanowska
- dojazd do metra Imielin i Ursynowa



obsługa os. Bernardyńska
(rozwiązanie tymczasowe dla linii 108)

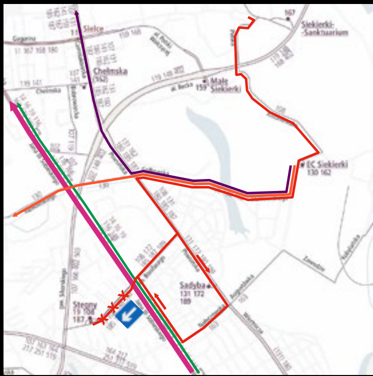
linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 162 co 15/15/20 minut
- dojazd na ulicę Czerniakowską
- dojazd na Powiśle

linia 130 co 15/20/20 minut
- dojazd na ulicę Jana III Sobieskiego
- dojazd na Górny Mokotów i do stacji metra Wilanowska

linia 108 co 20/20/30 minut
- zastąpienie w tym rejonie linii 164



obsługa Czerniakowa

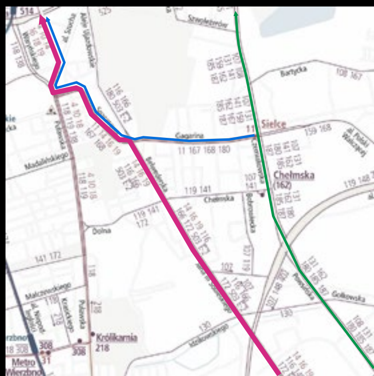
linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 11 co 8/12/15 minut

linia 131 co 10/15/15 minut

korekta trasy na Czerniakowie
- wybrane kursy (co 30 min) do Wilanowa



obsługa Zawad

linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 163 co 15/15/15 minut
- dojazd do dwóch stacji metra
- dojazd do tramwaju przy kilku przystankach

linia 164 co 15/30/30 minut
- dojazd do metra Wilanowska
- dojazd do tramwaju w kierunku centrum
- dodatkowe kursy z Wilanowa na ulicę Calową

linia 263 co 60/60/60 minut
- połączenie rejonu Zawad z pętlą w Wilanowie



obsługa Stegien i Sadyby

(rozwiązanie tymczasowe dla linii 108 i 163)

linia 16 co 4/6/7,5 minut

linia 14 co 8/12/15 minut

linia 131 co 10/15/15 minut

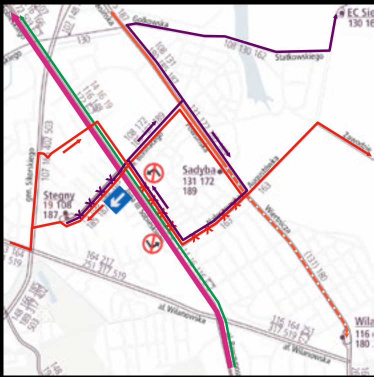
korekta trasy na Czerniakowie
- wybrane kursy (co 30 min) do Wilanowa

linia 108 co 20/20/30 minut

korekta trasy na Siekierkach
- skrócenie do pętli Stegny

linia 163 co 15/15/15 minut

- przejęcie obecnej roli 163 i 263 na Sadybie
- wydłużenie do stacji metra Wilanowska (za 108)



obsługa Powsina

linia 139 co 30/30/30 minut

linia 239 co 30/30/30 minut

- połączenie Powsina ze stacją metra Kabaty

linia 724 co 60/60/120 minut

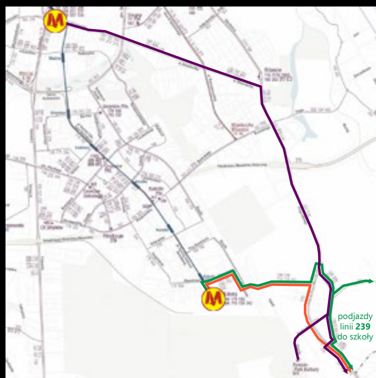
linia 742 co 60/120/120 minut

- połączenie Konstancina ze stacją metra Kabaty przez obwodnicę Powsina
- razem z linią 710 łącznie co 10/15/20 minut

linia 251 co 30/30/30 minut

linia 519 co 30/30/30 minut

- połączenie Powsina z Wilanowem i stacją metra Wilanowska
- dojazd do tramwajów w kierunku centrum



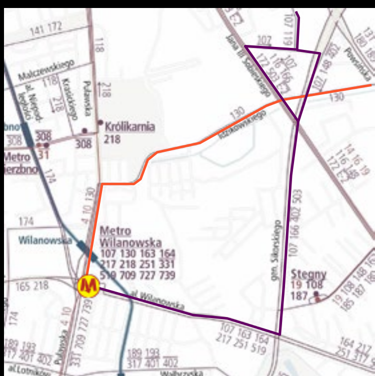
obsługa rejonu Pod skocznią

linia 107 co 15/15/20 minut

- dojazd do metra od strony wschodniej

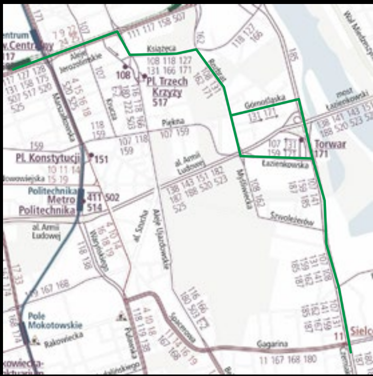
linia 130 co 15/20/20 minut

- dojazd do metra od strony północnej



obsługa Powiśla

linia 131 co 10/15/15 minut
- zastąpienie na Powiślu linii 517



obsługa Krasnowoli

linia 192 co 20/30/30 minut
- przejęcie trasy linii 239
- połączenie na odcinku Krasnowola - Ursynów Południowy realizowane przez wszystkie dni tygodnia
- odcinek od Ursynowa Południowego do Kabat tylko od poniedziałku do soboty





Parkuj i Jedź
P+R

Warszawski
Transport
Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

Warszawa

STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny
Rzeczpospolita Polska
Mazowsze. serce Polski
Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Ta ulica to centrum Wszechświata

Na Krakowskim Przedmieściu nigdy nie było nudy. Jeździły tędy tramwaje, autobusy, a przez jakiś czas i trolejbusy. Teraz jest metro, a na to wszystko patrzy Król Zygmunt III Waza.

Krakowskie Przedmieście zawsze było ważną ulicą. Mieszały się tutaj stany i klasy społeczne, bywali bogaci i ci biedniejsi. Za czasów Rzeczypospolitej Obojga Narodów często jeździli tamtędy królowie i magnaci, pełno było też kupców, a pojawiały się nawet wozy chłopskie z dostawami żywności.

Kiedy Warszawa zaczęła się zmieniać i rozrastać, to właśnie tam zaczynała się stołeczna komunikacja miejska. Tutaj przedsiębiorczy Francuzi chcieli organizować transport lektykami, choć trzeba zaznaczyć, że ten pomysł się nie przyjął. Był tylko dla bogatych, a jednocześnie miał sporo wad: lektyki były powolne, a obsługa często pijana, więc trzęsło niemiłosiernie, a i o wypadek nie było trudno.

Trzeba było czegoś szybszego, sprawniejszego i tańszego. Każdy mieszkaniec prędzej czy później miał coś do załatwienia na Krakowskim Przedmieściu, a że zabudowa była gęsta, to wielu mieszkańców Traktu Królewskiego stąd ruszało dorożkami na obrzeża miasta. Za czasów caratu, gdy po jednej i drugiej stronie były dwa dworce kolejowe, łączące Warszawę z Petersburgiem i Wiedniem, to przez Krakowskie Przedmieście planowano pierwsze, warszawskie „pre-tramwaje".

Nic dziwnego, że pierwsze linie tramwajowe były planowane właśnie w tej części Warszawy i tutaj też je elektryfikowano – jako pierwsze napędzane prądem, jeździły tramwaje oznaczone numerem 3, obowiązkowo przez Krakowskie Przedmieście. O tym wszystkim pisaliśmy w pierwszej części „komunikacyjnej historii" tej ważnej ulicy.

Tramwajowa sieć

Krakowskie Przedmieście także dzisiaj jest bardzo ruchliwe, a razem z resztą Traktu Królewskiego stanowi reprezentacyjną arterię stolicy. To daje pewien obraz tego, jak ta ulica funkcjonowała w latach 20. i 30. XX wieku. W dwudziestoleciu międzywojennym nie brakowało tutaj sklepów, lokali i urzędów oraz tramwajów, co widać na zdjęciach z epoki. Kwitło życie studenckie, kawiarniane i oczywiście też polityczne, skoro na Zamku Królewskim swoją siedzibę miał Prezydent Rzeczypospolitej.

Właściwie co chwilę w tamtym rejonie pojawiał się jakiś tramwaj, a i tak przecież narzekano na ich przepełnienie. Niemal w ciemno można było



fot. Infoulice

zakładać, że tramwaj, do którego się wsiadało, miał przystanek na Krakowskim Przedmieściu, albo w jego bliskiej okolicy. Jeździły tamtędy składy oznaczone numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i tak można by wymieniać jeszcze długo. Można by w tym miejscu wypisać niemal wszystkie przedwojenne warszawskie linie tramwajowe.

Już w 1921 roku pojawiły się na Krakowskim Przedmieściu nawet tramwaje nocne, wprowadzone dla wygody osób, bawiących się w Noc Sylwestrową w najmodniejszych, śródmiejskich lokalach.

Od dziś uruchomiona będzie w nocy tytułem próby na tydzień linja Nr 10 z placu Zbawiciela do placu Teatralnego, od godz. 11 m. 40 w nocy do godz. 6-cj rano. Wagony kursować będą na linji wspomnianej co 6 minut, z placu Zbawiciela, ul. Marszałkowską, alejami Jerozolimskiemi, Nowym Światem, Krakowskiem-Przedmieściem, Trębacką do placu Teatralnego i tą samą drogą z powrotem do placu Zbawiciela. Cena biletu za nocny kurs w jedną stronę wynosić będzie 100 marek przy jednoczesnem skasowaniu ulgowej opłaty dla studentów, żołnierzy i dzieci. Bilety terminowe płatne, bezpłatne i służbowe nie są ważne na kursy nocne. („Kurier Warszawski" Nr 360/1921).

Pomysł się chyba sprawdził, skoro zaraz po Nowym Roku trasa linii 10 została znacznie wydłużona. Tramwaje nie dojeżdżały już tylko do Placu Teatralnego, ale w okolicach kolumny Zygmunta skręcały w prawo i przez Most Kierbedzia jechały na drugą stronę Wisły. W tym przypadku chodziło o ułatwienie dojazdu mieszkańcom lewobrzeżnej Warszawy na Dworce Wileński i Wschodni. W sposób naturalny przebiegała przez Krakowskie Przedmieście.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/10/3579/12 (syg. daw. 1-N-3579-12)
Studenci opuszczający kościół św. Anny po nabożeństwie żałobnym za duszę Stanisława Wacławskiego zabitego w czasie rozruchów antysemickich w Wilnie listopad 1931

Co ciekawe i warte podkreślenia, komunikacja nocna stopniowo się rozwijała i już kilkanaście dni później uruchomiona została linia nocna stała numer 20, tym razem łącząca Śródmieście Warszawy z robotniczą Wolą. I tym razem, tak jak poprzednio, na trasie nie mogło zabraknąć Krakowskiego Przedmieścia, gdzie można powiedzieć zbiegały się wszystkie, najważniejsze szlaki komunikacyjne przedwojennej stolicy.

Od dziś uruchomiona będzie w porze nocnej nowa linja tramwajowa Nr 20 od rogu ul. Chłodnej i Żelaznej przez Leszno, pl. Teatralny, Królewską i Marszałkowską do placu Zbawiciela. Na linji tej kursować będą co 15 minut cztery wagony. Opłata za kurs wynosić będzie 100 mk. „Kurier Warszawski" Nr 14/1922.

Można nawet zaryzykować twierdzenie, że jeśli coś ważnego działo się w warszawskiej komunikacji miejskiej przed wojną, to prawie zawsze w tle lub w centrum uwagi było Krakowskie Przedmieście. Kiedy w 1923 roku powołano do życia nową linię nr 12, żeby lepiej skomunikować Pragę ze Śródmieściem, to jej trasa wiodła Mostem Kierbedzia. Po tej zmianie trzeba było skorygować trasę wcześniej istniejącej 22, ale to nie oznaczało, że „wypadła" ona z Traktu Królewskiego – po prostu pod bramę Uniwersytetu Warszawskiego i dalej do kolumny Zygmunta docierało więcej tramwajów.

Właśnie w dwudziestoleciu międzywojennym, a przynajmniej na początku tego okresu Krakowskie Przedmieście było zdominowane przez transport szynowy. Autobusy, które pojawiły się w stolicy w 1920 roku (najpierw odsłużyły swoje na froncie, zapisując się chlubnie w czasie Bitwy Warszawskiej), były traktowane jako uzupełnienie układu komunikacyjnego. Jeździły tam, gdzie tramwajów nie było, co wcale nie znaczy, że zupełnie omijały Plac Zamkowy i pobliskie rejony.

Od razu skierowano tamtędy linię nr 3, pewnie nie przez przypadek z takim numerem, skoro jako pierwsza zelektryfikowana linia tramwajowa, też jeździła „trójka". Kilka miesięcy później powstała linia nr 5, ruszająca z Placu Zamkowego, przez Plac Teatralny i Saski aż na Dworzec Główny.

To pierwsze podejście do autobusów w naszym mieście było niezbyt udane i skończyło się już po pięciu latach, kiedy to linie zawieszono. Wiatr historii wiał jednak cały czas w tę samą stronę i ani myślał zawrócić. Stolica się rozrastała, w starej zabudowie nie wszędzie dałoby się poprowadzić tramwaje, więc autobusy musiały wrócić. Ich drugie życie zostało już lepiej zaplanowane i trwało nieprzerwanie aż do września 1939 roku, kiedy brutalnie przerwała je wojna (w czasie Kampanii Wrześniowej autobusy też odegrały swoją frontową rolę, o czym pisaliśmy w iZTM 9/2024).

Czerwone światła ostrzegawcze

Pierwsze po nowym otwarciu linie autobusowe ruszyły pod koniec czerwca 1928 r. i chociaż nie

przejeżdżały przez samo Krakowskie Przedmieście, to przejeżdżały w jego okolicach.

W piątek, d. 29 b. m., zgodnie z zapowiedzią, nastąpi otwarcie zajezdni autobusowej przy ul. Inżynierskiej 6, na Pradze. Po ukończeniu uroczystości poświęcenia zajezdni, wyruszą na miasto pierwsze wozy autobusowe. Otwarcie komunikacji nastąpi o godz. 11-ej z pl. Teatralnego. Autobusy kursować będą co 5 minut; jednak ruch ich będzie na początku utrudniony i opóźniony wobec zamknięcia dla ruchu kołowego Nowego Światu, dzięki czemu wielka ilość pojazdów kieruje się przez równoległą ul. Bracką, przez którą przebiegać mają autobusy.

W autobusach sprzedawane będą 3 rodzaje biletów: 10, 20 i 30-groszowe. W wozach umieszczone będą ogłoszenia, informujące o dystansach, jakie można będzie przejechać za tymi biletami. Na każdym bilecie wskazany będzie punkt, w którym pasażer winien wysiąść, stosownie do uiszczonej opłaty.

Cały szereg dostawców opóźnił się z dostawą zamówionych urządzeń, jak np. automatów do latarni przystankowych, wobec czego będą ustawione prowizoryczne przystanki. Obecnie odbywają się w ciągu nocy próbne jazdy instrukcyjne z udziałem nowoprzyjętych szoferów.
„Kurier Warszawski" Nr 176/1928.

Ruch autobusów w tamtym rejonie Warszawy napotykał wiele trudności. Chodziło przede wszystkim o sieć ulic, wytyczoną jeszcze częściowo w średniowieczu i niedostosowaną do nowoczesności, stąd konieczne były inwestycje. W 1931 roku władze stołecznej komunikacji planowały ważne zmiany w siatce połączeń, a jednocześnie prowadzone były remonty zużywającej się nawierzchni.

Plany obejmowały m.in. przejazd autobusów w stronę Wisły ulicą Chmielną i następnie „przecięcie" Nowego Światu, to zaś mogło spowodować duże niebezpieczeństwo w intensywnym ruchu ulicznym, zwłaszcza wśród ludzi nienawykłych do ruchu samochodowego. Dlatego zdecydowano się na nowatorskie rozwiązanie.

W związku z próbą, jaka ma być dokonana przed powzięciem decyzji w sprawie uruchomienia linji autobusowej „B" od dworca głównego do wybrzeża Kościuszkowskiego, dyrekcja tramwajów miejskich poleciła zainstalować przy zbiegu N. Świata i Chmielnej specjalną sygnalizację. Szofer autobusu, przejeżdżając przez ulicę Chmielną w pobliżu domu Nr. 5, uruchomi specjalną sygnalizację, a wtedy na N. Świecie, jak również na Foksalu, zapalą się czerwone światła ostrzegawcze. Po upływie półtorej minuty sygnał automatycznie gaśnie. Taka sama instalacja urządzona ma być na ul. Foksal dla autobusów, przejeżdżających w kierunku do Chmielnej. Pozatem nad torami tramwajowemi urządzone mają być automatycznie zapalające się sygnały.
„Kurier Warszawski" Nr 132/1931

Potem przyszedł czas na kolejne zmiany. Najpierw prasa donosiła o remoncie Krakowskiego Przedmieścia...

W związku ze zmianą kostki drewnianej na Krak. Przedm. od ul. Trębackiej do pl. Zamkowego, wydział techniczny magistratu przystąpił do rozszerzenia jezdni o 1 mtr. 20 cm. Tym sposobem zwężony będzie chodnik od Resursy Obywatelskiej do Marjensztadtu. W związku z tem odbywa się przesuwanie słupów tramwajowych i przystanku.
„Kurier Warszawski" Nr 160/193...

A dzień później już o zmianach tras:

Wskutek zatargu w tramwajach miejskich uległa odroczeniu decyzja w sprawie uruchomienia linji autobusowej B. Obecnie dyrekcja postanowiła w najbliższych dniach linję tę uruchomić. Tytułem



fot. NAC, sygn. 3/3/0/47/1175/2 (syg. daw. 3-1175-2)
WWidok ogólny. Widoczny trolejbus
1948

próby wozy w ciągu tygodnia kierowane będą jak w jednym tak i w drugim kierunku od dworca głównego przez Chmielną, Foksal, Kopernika, Tamkę do wybrzeża Kościuszkowskiego.

W następnym tygodniu autobusy uruchomi się również dla próby w ten sposób, że zastosują się do przepisów o ruchu jednostronnym i wracać będą od wybrzeża przez Chmielną, natomiast od dworca do wybrzeża skierują się od Brackiej przez Szpitalną, Warecką, Ordynacką do Tamki. Dopiero po tych 2-tygodniowych próbach ostatecznie ustali się, w jaki sposób linja B. będzie kierowana. „Kurier Warszawski" Nr 161/1931.

Ten organiczny rozwój dramatycznie przerwała druga wojna światowa. Już od pierwszych dni na Warszawę spadały niemieckie bomby, utrudniając działanie komunikacji miejskiej. Zniszczenia nie ominęły okolic Krakowskiego Przedmieścia – spłonął Zamek Królewski – a większość autobusów została użyta do ewakuacji złota Banku Polskiego i poszczególnych ministerstw. W mieście okupowanym przez Niemców zostały tylko tramwaje, które dalej kursowały Krakowskim Przedmieściem (m.in. linia nr 9). Tragicznym finałem tej smutnej historii było Powstanie Warszawskie. Najpierw Stare Miasto ucierpiało w wyniku krwawych walk, a na koniec (jak całe miasto) – doświadczyło planowego niszczenia kwartał po kwartale.

Odbudowywanie z gruzów miasta dało szansę na zaplanowanie transportu publicznego po nowemu. Tramwaje na Krakowskie Przedmieście wróciły tylko na „chwilę" i nie na całej długości (ostatecznie zlikwidowano je w 1948 roku), ale to nie znaczy, że zapanowała komunikacyjna pustka. Bardzo znane są zdjęcia, na których widać trolejbusy, otrzymane w darze od „zaprzyjaźnionego" narodu radzieckiego.

Nieustannie jeździły też tamtędy autobusy, które przedwojennym zwyczajem, miały swoją pętlę pod kolumną Zygmunta. Świadectwo tego, że autobusy na Krakowskim Przedmieściu były codziennością, można znaleźć choćby u nieocenionego Stanisława Barei w filmie „Co mi zrobisz, jak mnie złapiesz". Jest tam słynny dialog „kolejkowy", brzmiący mniej więcej tak:

– Pan tu nie stał!

– Panie, wsiądzie Pan w 125. Dojedzie Pan na Plac Zamkowy, tam jest kolumna, Zygmunta III. Pójdzie Pan i powie mu: Pan tu nie stał.

Pętla na Placu Zamkowym działała do 1977 roku. Wtedy rozpoczął się remont nawierzchni placu i okolic kolumny Zygmunta. Wtedy odkryto most gotycki, który został wyeksponowany i możemy go dziś podziwiać przy kolumnie i murach obronnych. Autobusy już tu nie wróciły.

Ale Krakowskie Przedmieście nadal było jedną z głównych ulic Warszawy. Nadal kursowały nią autobusy, w czasach PRL jeździły nieliczne samochody. Po przełomie 1989 roku lawinowo wzrósł ruch uliczny i także krakowskim „przewalały się" potoki aut. Wśród nich utykały autobusy, piesi przeciskali się między zaparkowanymi na każdym wolnym skrawku chodnika i jezdni samochodami.

Autobusy jeżdżą Krakowskim Przedmieściem po dziś dzień, choć sam wygląd ulicy zmienił się kilkanaście lat temu. Jeszcze na początku XXI wieku nawierzchnia tutaj była asfaltowa i umiarkowanie pasowała do zabytkowych kamienic. Pod samą ulicą, vis a vis bramy Uniwersytetu Warszawskiego, było też przejście podziemne. W trakcie remontu zostało ono zasypane, asfalt zerwany i zastąpiony kostką, a jezdnia zwężona i lepiej uregulowana. Niestety, ówczesne władze Warszawy zdecydowały, że na odkryte podczas remontu artefakty dawnej ulicy nie ma już na „nowym" krakowskim miejsca. I tak na złom pojechały wydobyte spod asfaltu tory tramwajowe, studzienki odpływowe, a także kilka zachowanych słupów dawnej trakcji tramwajowej (a potem trolejbusowej), który służyły za latarnie uliczne; nie wróciła także dawna kostka brukowa. I dziś nie ma już żadnego śladu po komunikacji tramwajowej.

Rewolucję przyniosło także metro, bo wysiadając na stacji Nowy Świat-Uniwersytet, w kilka chwil można się znaleźć na Krakowskim Przedmieściu.

Latem, kiedy Krakowskie Przedmieście staje się deptakiem, można sobie stamtąd urządzić spacer samym środkiem jezdni, dojść pod kolumnę i sprawdzić, że Zygmunt III Waza cały czas stoi.



fot. zbiory prywatne T. Kunert

Źrodła:

Trasbus.com
Kurier Warszawski
Polska Zbrojna
autobusy-wawa.fandom.com
Dziennik Zarządu m.st. Warszawy





NAJWAŻNIEJSZA ULICA WARSZAWY

FOT. NAC


arodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe


14
Narodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe


Narodowe Archiwum Cyfrowe

Warszawa